



ADEME



IMPACT D'UN DEMENAGEMENT DU PERI-URBAIN AU CENTRE-VILLE
SUR LES CONSOMMATIONS DE CARBURANT DES MENAGES

Marché n° 09 66 C 0197

RAPPORT FINAL

Septembre 2010



PACT
303 rue Giraudeau
37000 TOURS
Tél 02 47 36 25 50

ETICS
3 rue des Tanneurs
37000 TOURS
Tél 02 47 36 68 56

BEAUVAIS CONSULTANTS
19 rue Edouard-Vaillant
37000 TOURS
Tél 02 47 05 96 96

SOMMAIRE

INTRODUCTION, page 3

1 – METHODE, page 6

11. Enquête auprès de 19 ménages ayant déménagé de la périphérie pour s'installer à Tours, *page 6*
 111. Elaboration du guide d'entretien
 112. Sollicitation des agences immobilières
 113. Prises de contact téléphonique
 114. Passations de l'entretien et saisie

12. Traduction des programmes d'activités avant et après déménagement, *page 10*
 121. Composition du groupe suivi
 122. Quantification du programme d'activité
 123. Traduction en vp.km, litres, €, tep et kg eq CO2
 124. Calcul des ratios moyens par habitant

2 – RESULTATS, page 13

21. Résultats qualitatifs, *page 13*
 211. Raisons du déménagement,
 212. Vécu de la nouvelle localisation

22. Résultats quantitatifs concernant l'automobile, *page 16*
 221. Volume de circulation automobile
 222. Consommation de carburant des automobilistes
 223. Dépenses de carburant des automobilistes

23. Résultats quantitatifs concernant l'ensemble des modes de transports, *page 19*
 231. Consommation d'énergie
 232. Emissions de gaz à effet de serre

24. Essai d'explication de la réduction des émissions, *page 21*
 241. Le nombre d'activités
 242. La longueur moyenne d'un déplacement
 243. La répartition modale des sorties

CONCLUSION, page 25

ANNEXES, page 29

INTRODUCTION

Cette recherche exploratoire, proposée au PREDIT avec le soutien de la FNAUT et l'appui de la communauté d'agglomération Tour(s)plus, s'inscrit dans le cadre des recherches visant à estimer l'impact de la densité sur les consommations d'énergie dans le secteur des transports et sur les émissions de gaz à effet de serre qui en résultent.

Certes, il existe déjà des travaux qui ont permis de quantifier cette relation, notamment en Touraine :

Lieu de résidence	kg équivalent CO ₂ par habitant en 2006
Tours	488
Autres communes du SCOT	979

Source : Axe de progrès vers un SCOT facteur 4. Rapport d'étape de décembre 2009. Etude réalisée pour l'ADEME par l'Agence d'urbanisme de Tours et Beauvais Consultants.

Mais le profil des ménages qui habitent dans le périurbain ne correspond pas forcément à celui des ménages qui résident en centre-ville (quant au revenu, à la taille du ménage, à l'âge, à la motorisation, à la PCS, etc.). Il en va de même de l'organisation et des pratiques des espaces, aussi bien professionnels que de sociabilité. Dès lors, l'hypothèse qu'un déménagement de ce type de ménage, de son lieu d'habitat au sein de l'aire du SCOT vers Tours, se traduirait automatiquement par une réduction de 50 % des émissions est à nuancer. La réorganisation des activités et des déplacements ne s'opérant pas de manière mécanique...

Dans la présente recherche, nous avons fait le choix de « suivre » des ménages qui ont résidé pendant plusieurs années dans l'aire du SCOT et qui sont venus s'installer dans la commune de Tours. L'objectif étant de mesurer l'impact du changement de localisation résidentielle, toutes choses égales par ailleurs. Pour estimer au plus près cet impact, nous avons considéré les émissions de tous les membres de la cellule familiale, avant et après le déménagement..

Par rapport au titre qui figure sur la couverture (titre qui doit tenir en une douzaine voire une quinzaine de mots), deux remarques s'imposent :

- l'éloignement entre le lieu initial de résidence de l'échantillon, constitué de 19 foyers, et le lieu actuel de résidence, est au final plus varié que ce que nous avons initialement retenu comme critère de sélection des interviewés ;

- les critères d'évaluation et de mesure de l'impact du déménagement sont finalement plus nombreux que ceux envisagés au tout début de la recherche.

1 – Un échantillon finalement plus « dispersé » géographiquement...

Il faut lire « *de la périphérie (jusqu'à 30 km à vol d'oiseau) à la commune-centre de l'agglomération* » au lieu de « *du périurbain (dans le sens strict de l'INSEE) au centre-ville* » (*partie centrale de la commune-centre*). Cette décision a été prise suite aux difficultés de recrutement (détails des explications au point 11).

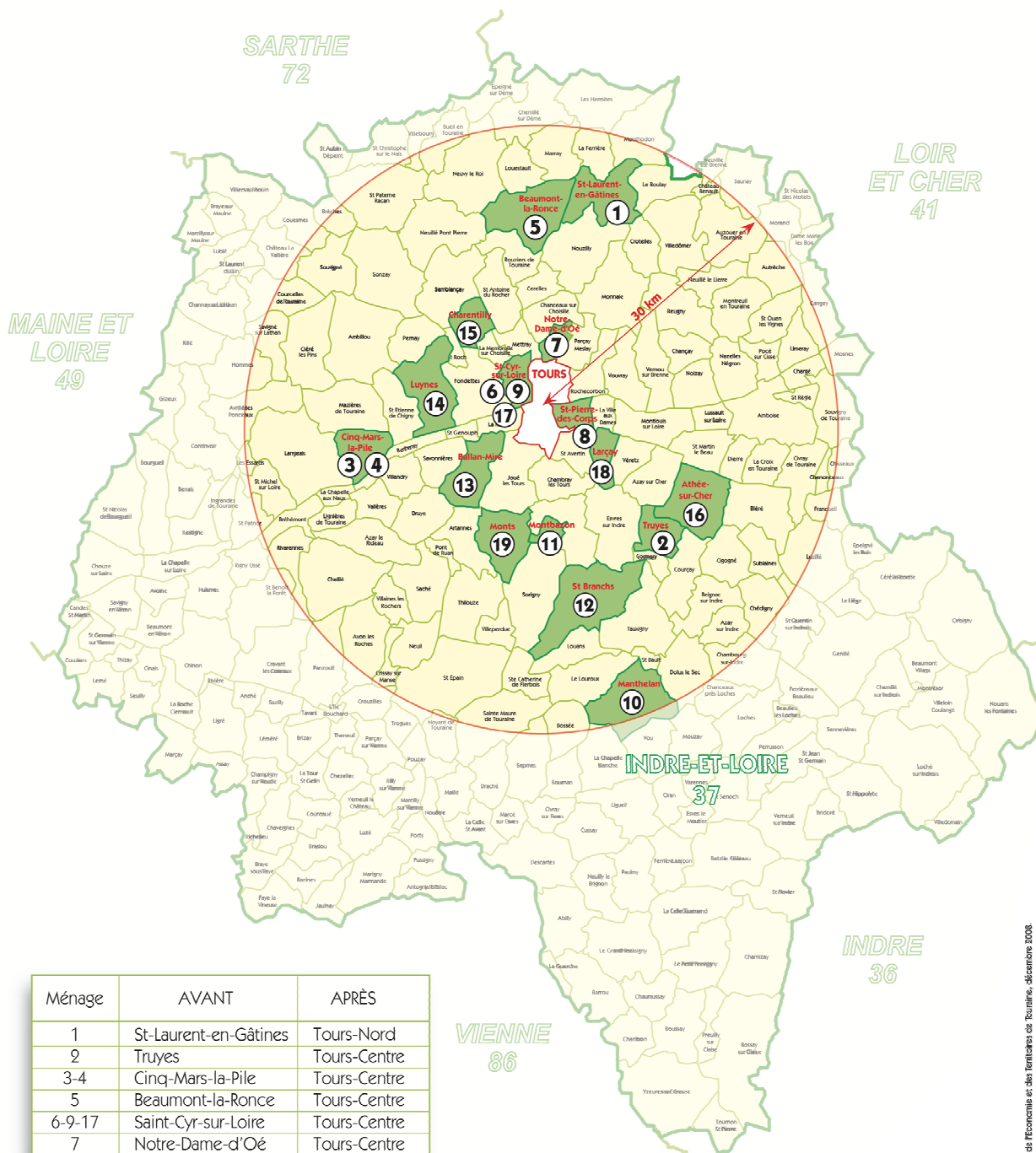
Au terme de la quantification des impacts, et compte-tenu de cette diversité d'implantation géographique, les calculs ont été effectués deux fois. Une première fois pour l'ensemble des 19 ménages, et une seconde fois en excluant des calculs les 3 ménages qui habitaient à St-Cyr et le ménage qui habitait à St-Pierre-des-Corps, deux communes de l'agglomération de Tours qui ont une frontière commune avec la commune de Tours. Nous faisons alors l'hypothèse que l'écart de localisation des ménages « avant déménagement » (plutôt éloignés de la commune de Tours, plutôt proches de la commune de Tours) pouvait induire des situations qui ne puissent être mises en perspective. Les résultats sont, en fait, apparus tout à fait comparables : réduction des émissions de CO₂ de 35 % dans le premier cas (ensemble des 19 ménages) et de 36 % dans le second cas (15 ménages les plus éloignés). Dans les analyses qui suivent, la totalité des 19 ménages a été conservée comme base de calcul.

A titre indicatif, la densité moyenne des communes de résidence avant déménagement est de 258 habitants par km² à comparer avec la densité de la commune de Tours qui est de 3.896 habitants par km². Quant à la densité de St-Cyr-sur-Loire et de St-Pierre-des-Corps, elle est de 1.212 et 1.387 habitants par km² respectivement.

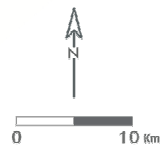
2 - les critères d'évaluation et de mesure de l'impact du déménagement sont finalement plus nombreux que ceux envisagés au tout début de la recherche.

Il faut lire « *impact sur la circulation automobile, impact sur les consommations de carburant des ménages, impact sur les dépenses de carburant des ménages, impact sur les consommations d'énergie de l'ensemble des modes et impact sur les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des modes de transport* » au lieu de « *impact sur les consommations de carburant des ménages* ».

LOCALISATION DES MÉNAGES AVANT DÉMÈNAGEMENT



Ménage	AVANT	APRÈS
1	St-Laurent-en-Gâtines	Tours-Nord
2	Truyes	Tours-Centre
3-4	Cinq-Mars-la-Pile	Tours-Centre
5	Beaumont-la-Ronce	Tours-Centre
6-9-17	Saint-Cyr-sur-Loire	Tours-Centre
7	Notre-Dame-d'Oé	Tours-Centre
8	St-Pierre-des-Corps	Tours-Centre
10	Manthelhan	Tours-Centre
11	Montbazou	Tours-Centre
12	Saint-Branches	Tours-Centre
13	Ballan-Miré	Tours-Sud
14	Luynes	Tours-Sud
15	Charentilly	Tours-Nord
16	Athée-sur-Cher	Tours-Centre
18	Larçay	Tours-Sud
19	Monts	Tours-Centre



Beauvais Consultants, Tours, 2009



Francis Bordet

Sources : Géocartus © IGN 2003, Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, décembre 2008.

11. Enquête menée auprès de 19 ménages ayant déménagé de la périphérie pour s'installer à Tours

111. Elaboration du guide d'entretien

Un exemplaire du guide d'entretien a été placé en annexe. Sont abordés, dans le cadre des entretiens, les thèmes suivants :

- Reconstruction du parcours, du déménagement à la nouvelle localisation (ancienne adresse, date et raison du déménagement, nouvelle adresse, vécu de la nouvelle localisation) ;
- Les caractéristiques du ménage (composition de la famille, motorisation, profession/activité, revenu) ;
- L'organisation et le contenu des activités dans l'*ancienne* localisation, et ce pour chaque membre du foyer et pour chaque jour de la semaine et pour chaque motif : fréquence du déplacement, longueur du déplacement et mode de transport utilisé ;
- L'organisation et le contenu des activités dans la *nouvelle* localisation, et ce pour chaque membre du foyer, pour chaque jour de la semaine et pour chaque motif : fréquence du déplacement, longueur du déplacement et mode de transport utilisé.

112 .Recrutement des personnes correspondant aux profils souhaités

Afin d'optimiser les recrutements, notamment d'accéder à des fichiers suffisamment conséquents, nous nous sommes rapprochés d'organismes qui de par leurs activités disposaient de bases : l'OPAC de Tours, l'ANAH et deux agences immobilières (la Centrale immobilière et l'Agence Linéis). Plusieurs réunions, au cours desquelles nous avons exposé les profils recherchés, ont été organisées. Les profils retenus devaient répondre aux critères suivants :

- Résidence actuelle à Tours (voire, si possible, dans la partie dense de Tours, c'est-à-dire entre la Loire et le Cher) ;
- Résidence précédente dans une commune périurbaine, selon la définition de l'INSEE, c'est-à-dire dans une commune de l'aire urbaine n'appartenant pas à l'unité urbaine de Tours ;

- Déménagement intervenu « idéalement » en 2007 ou 2008. Etaient exclus les ménages ayant déménagé en 2009 ou 2010, l'organisation des activités pouvant ne pas être totalement stabilisée. N'étaient pas prioritairement retenus, les déménagements intervenus en 2006 ou avant, le souvenir précis des différentes activités pour chaque membre pouvant être altéré.

Malgré ces clarifications et exposé des attentes des chercheurs, le recrutement s'est révélé extrêmement complexe. Différentes raisons peuvent être avancées :

- L'ANAH n'a finalement pas donné suite à notre demande de fichiers, malgré les premiers échanges et les multiples relances. En plus de compliquer le recrutement, cette position nous a surpris. L'ANAH étant un organisme public investi sur la problématique de l'habitat, nous pensions qu'elle serait intéressée par les objectifs de l'étude ;
- Les fichiers « locataires OPAC » se sont avérés extrêmement difficiles à exploiter. Pas toujours bien renseignés (coordonnées erronées, personnes ne correspondant pas aux informations fournies...), les bases qui nous étaient transmises comprenaient de nombreuses personnes jeunes, célibataires pour lesquelles le déménagement vers Tours correspondait à un départ du foyer parental. Parents qui le plus souvent continuaient à aider financièrement leur(s) enfant(s). Par ailleurs, nous ne disposions d'aucune situation de référence, les enfants n'ayant par exemple jamais possédé de voiture personnelles et utilisant le(s) véhicule(s). Beaucoup d'adresses n'ont ainsi pu être exploitées puisqu'il s'agissait du déménagement d'une personne -jeune adulte- et non de tous les membres d'une famille ;
- Les listes fournies par les agences comportaient de nombreuses familles qui n'habitaient pas des communes périurbaines, voire parfois qui revenaient de l'étranger. De même, ces agences disposaient de fichiers essentiellement composés de propriétaires alors que nous avons fait le choix, dans un souci d'homogénéisation, de cibler des locataires.

Au final, le nombre d'adresses exploitables s'est révélé très faible. Indépendamment du niveau de renseignement des fichiers, nos difficultés viennent du faible flux de migration résidentielle de familles du périurbain vers la commune-centre, contrairement au flux plus conséquent de famille allant vers le périurbain à la recherche d'espace vital. Les premiers fichiers transmis n'ayant pas permis de recruter le nombre de cibles souhaitées, une deuxième vague de recrutement a été lancée 6 mois après le début de la recherche. Cette nouvelle vague visait à :